

社員だけへの責任追求は止めろ！ 舟体取り替えは誰が判断？

2月18日、本部は、「申」第23号（架線切断・停電事故に関する緊急申し入れ）の業務委員会を開催し、1月29日に発生した東海道新幹線新横浜～小田原間で架線切断・停電事故について議論してきました。しかし、会社は的確な回答をしないばかりか、時間がないことを理由に業務委員会を突如、中断させてきました。

マスコミによると、「ボルトを付け忘れたため、本来は固定されているパンタグラフの一部分が伸び、架線を切断したことが原因だった」「作業にあたった社員の処分を検討」と報じています。しかし、このことは、この間の会社対応からすると異例の早さであり、マスコミ報道が事実ならば、原因を特定した根拠を明らかにすべきです。

また、舟体の取り替えを誰が判断したのか。舟体取り替え作業に同行した管理者の存在や責任を迫ってきました。しかし、会社は明確な判断者や責任を何ら明らかにしませんでした。さらに、この間も主張してきた通り社員の処分では真の原因は明らかにではありません。社員のみの責任追及であり事故を根絶するための対策とは言い難いと言えます。労働組合として到底看過出来るものではありません。会社の回答と主な議論は以下の通りです。

1. 架線切断・停電事故について会社の見解を明らかにすること。また詳細な事実経過を明らかにすること。

【回答】

1月29日の東海道新幹線品川駅から小田原駅間の停電により、多くのお客様にご迷惑をおかけしました。このことがないよう作業を行う上での基本となる取り扱いを、改めて徹底させるとともに、部品の数量管理、作業記録の改良も含めて対策を実施し、更なる安全確保に万全を期していく。また、当日の事実経過は以下である。平成22年1月29日、13時49分頃、品川駅から小田原駅間の上下線で停電が発生した。調査したところ、30.1キロメートル付近の上り線斜面で沿線火災が発生しており、同箇所の下り補助ちょう架線が

切断していた。また、現地近くに停車していた、こだま659号（東京駅発名古屋駅行、300系16両J48編成）の12号車のパンタグラフが破損していた。電車線路の復旧、車両の応急措置等を行い、17時13分に運転を再開した。この影響により運休56本、遅延は190本の列車に最大261分の遅れが発生した。また、東京駅、名古屋駅、新大阪駅にて始発までお待ちする場所として、休憩列車をそれぞれ1編成設定し、計121名のご利用があった。

2. 架線切断・停電事故について原因と対策を明らかにすること。マスコミに報道している原因が事実ならばその根拠を具体的に明らかにすること。

【回答】

事象発生後から今回の事象に対する原因究明を行った。その結果1月27日の仕業検査後に当該パンタグラフ舟体の取り替えを実施した際、当該車両12号車のパンタグラフ舟体と上枠を締結するボルトがなかったこと等から締結忘れにより、走行中に舟体がパンタグラフ碍子覆い内部に落下、上枠が上昇して補助ちょう架線を支える金具と接触、補助ちょう架線が切断したと推定した。

3. 事故車両および架線など電力設備の検査・修繕実績を明らかにすること。

【回答】

車両については1月27日に仕業検査を実施し、その後6・12号車のパンタグラフ舟体取り替えを実施している。

電力設備の補助ちょう架線については1985年7月に張り替え、2009年11月に外観及び至近距離検査をしている。

4. 駅間に停止した5列車の車内に、約3時間半にわたり閉じ込められた約3100人の乗客の対応に問題はなかったのか明らかにすること。

【回答】

停電時の駅間に停車列車のお客様への対応については、復旧までの3時間あまり、ご不便をおかけしたものの、切断した補助ちょう架線や破損したパンタグラフの処置は迅速に行った。車掌は車内のお客様の状況についても把握しながら適切に対応していた。なお、お客様からは情報提供に関して、ご意見ご指摘をいただいている。今後とも事象の正確な把握に努め、お客様に適切にご案内していくよう努めていく。

5. 国土交通省関東運輸局からの警告文を開示すること。

【回答】

警告文を開示する考えはない。早急に原因究明、再発防止措置を文章で報告せよとの主旨の内容である。

6. 事故等が発生した場合には、速やかに労働組合・社員に説明し協議を行うこと。

【回答】

必要な事柄については、随時業務委員会を開催している。現行の扱いで問題ないとする。

取り付けボルト失念は推測！

組合：ボルトの締結失念と認定しているが、その根拠は何か。

会社：ボルトがなかったこと、締結痕がなかったことである。

組合：どこで判断したのか。三島車両所に取り込んだといわれているが。

会社：三島車両所車両所に取り込み、確認した。

組合：落下した舟体にスリ板は付いていたのか。

会社：付いていた。

組合：締結痕とはどこを確認したのか。

会社：舟体の取付面の締結痕がなかったことを確認している。

組合：締結するボルトがなかったこと等との等とは何か。

会社：締結痕、合いマークがなかったことである。6号車には締結痕も合いマークもあった。

組合：舟体交換作業後1,000キロも走行している。なぜ1,000キロも走れたのか。車両所の構内の走行も走行しているが、ボルトが締結していなければ、そこで舟体が落失しているはずだ。地点に問題があったのではないのか。

会社：舟支えに窪みがあって収まっている。バネで押し上げているから外れなかったと推定している。

組合：ボルト付け忘れも推定ではないのか。

会社：会社としては状況を合理的に判断した。

組合：それは合理的ではなく、機能的というのだ。

会社：会社は合理的と考えている。

シングルパンタ舟体取替えは特殊な作業！

組合：6、12号車の舟体取替を判断したのはだれか。

会社：6号車に電触痕があり、取替えることになった。

組合：舟体取替は基本的に全般検査対応だ。なぜ車両所で取替えをしたのか。

会社：車両所では特殊な作業である。車両所では過去数回やっているがH21年度は初めてであった。

組合：特殊であるからこそ安全に万全を期さなければならない。だから誰が判断したのか聞いている。

会社：現場管理者が作業指示した。

組合：誰が判断したのか。

会社：・・・最終的に管理者が指示した。

組合：イレギュラーな作業の指示だ。安全を考えて指示したのか。管理者にイレギュラーな作業という認識はあったのか。

会社：6号車はきちんとやっている。ボルト締結失念というヒューマンエラーと考えている。

作業責任者は管理者だ！

組合：作業に管理者が立ち会っているはずだ。

会社：管理者がいたことは認めるが、取り外した舟体の電触痕を見に行っただけであり、作業の立ち会いでない。作業は3人で行った。

組合：舟体に電触痕があり取替えを指示しているのであり、その電触痕を見に行くというのは矛盾する。その場にいたのであり、そこにいた管理者か統括責任者だ。

会社：作業を見ていたわけではない。

組合：特殊な作業を指示したのだから十分な注意が必要だ。チェック方法やボルトの管理において管理責任が問われる。そういうことも含めて対策だ。

現場長は管理責任を認めている！

組合：2月2日に東京交番検査車両所の桐村所長が「当事者のみでなく、管理体制にも問題があったので全社的にみ見直す」と訓示したのを知っているか。

会社：・・・。

組合：管理体制の問題を認識しているではないか。

会社：聞いていない。時間がないので業務委員会を終了する。

組合：ならば、この業務委員会の継続を求める。

会社：幹事間で調整する。

以 上

なお、この「申」第23号の取り扱いについては、幹事間折衝を行い2月26日に業務委員会を再開することを確認しました。